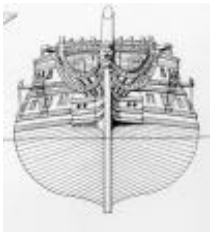
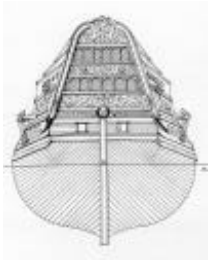
Nº1

EL ASTILLERO



Colaboradores en este número
(por orden alfabético)

Ramón García-Tuñón López
José Antonio García Merino
Ángel Martínez-Conde



Maquetación y editorial:

Borja García Cabellos

Índice:

Editorial	**1**
Las Bajas de Trafalgar	**2**
El Pañol del Contramaestre	**8**
Historia de una afición joven	**12**
La Nao Santamaría	**15**

EDITORIAL

Nacemos, luego existimos. Lo que ya no es tan claro es cuanto tiempo duraremos. Y ese tiempo lo van ha decidir todos aquellos que, como tu, en este o en otro momento, lean estas líneas.

Nacemos con pocas pretensiones y muchísima ilusión, buscando ser un foro más en el que se pueda hablar de modelismo, de historia, del mar y contar historias relacionadas con estos mismos temas.

Nacemos con la insensatez y la ilusión del que no sabe en que se está metiendo, ya que ninguno de los que participamos en este primer número de "El Astillero" hemos hecho nunca nada relacionado con el periodismo. La aventura de publicar es tan nueva como apasionante, y nuestro afán de compartir lo que sabemos solo se ve empequeñecido por la inmensidad de lo que no sabemos y la pequeña porción de lo que podremos aprender en nuestras vidas.

Entendemos que la única manera de que esta publicación pueda sobrevivir es que todos los modelistas que la vayan recibiendo, y que tengan algo que contar, se animen a enviarnos sus artículos para que podamos mantener un ritmo "razonable" de salidas. Podéis elegir el tema que queráis; criticar, opinar y comentar es válido, siempre con un mínimo de "savoir faire". Habladnos de vuestros modelos, de las dificultades que os plantearon y la forma en que las resolvisteis, que es como más podemos todos aprender.

Vaya por delante, para evitar equívocos, que de igual manera que la distribución será gratuita, nadie ha de esperar un beneficio económico por su participación, todo lo mas tendrá la satisfacción de haber divulgado los conocimientos que atesora (hay personas que creemos que esto es casi tan importante como tenerlos, y desde luego más satisfactorio), y haber contribuido a la expansión de una afición como el Modelismo Naval, evitan quizá en muchos casos, el "síndrome del primer modelo" que por desgracia suele quedar arrumbado en lo alto de un armario o en el fondo de un cajón.

Entre tanto aquí tenéis la primera entrega (y esperamos que no la última) de esta pequeña aventura.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.

La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores.

LAS BAJAS DE TRAFALGAR
Por José Antonio Merino

De entre la serie de páginas web existentes en Internet dedicadas al modelismo naval llama la atención la que se encuentra en el un conocido sitio, por la variedad y amplitud de sus contenidos, entre estos existe un "foro"[1] de discusión y consulta de temas profesionales sobre modelismo naval, historia, navegación, etc. Hace días se formuló una consulta preguntándose sobre el numero de bajas habidas en la batalla de Trafalgar.

Este escrito pretende ser la respuesta a esa cuestión. Fue una batalla terrible, larga y violenta y a la perdida de vidas humanas hay que añadir las materiales del numero de barcos que se perdieron tanto por la batalla en si como por la tormenta que se desato.

Sin entrar en ningún otro tipo de consideraciones sobre la triste batalla de Trafalgar, como podría ser la incompetencia del almirante francés Pierre Charles Villeneuve, impuesto al mando de la flota combinada hispano-francesa por el Emperador Napoleón Bonaparte, la elección del día para presentar batalla, la formación de la línea de combate, la rigidez de las ordenes impartidas, llegamos a otras consideraciones utilizando unas muy simples operaciones aritméticas.

En la novela "Trafalgar", de José Luis Corral, Catedrático de Historia en la Universidad de Zaragoza, se recogen en unos anexos, una serie de datos de los que entresaco los siguientes sobre la composición de las escuadras española y francesa, que formaban la flota combinada hispano-francesa.

Así, comparando ambas escuadras, el conjunto de la hispano-francesa con la inglesa, se aprecia una mayor fuerza en todos los sentidos de la hispano-francesa.

	Flota Española	Flota Francesa	**Flota combinada**	**Flota Inglesa**
Nº de navíos	15	18	33	27
Nº de cañones	1.330	1.527	2.857	2.148
Nº de hombres	11.817	14.184	26.001	23.309

Comparativamente consideradas ambas flotas existe una manifiesta superioridad de la flota combinada hispano-francesa sobre la inglesa. Se aventaja a la flota inglesa en seis navíos, en el 33 % en el numero de cañones y en el 11,5 % en el numero de hombres.

La superioridad indicada lo es solo numérica ya que no se manifestó en el combate por cuanto el contralmirante francés Dumanoir que estaba al frente de la flota de vanguardia compuesta por siete navíos, tres españoles: Neptuno, Rayo y San Francisco de Asís y los cuatro franceses: Scipión, Formidable, Dugay-Trouin y Mont-Blanc, quedo como flota de retaguardia al dar Villeneuve la orden de virar e ignoró las señales de Villeneuve para que acudiera en socorro de la flota y tras disparar una andanada huyo con los cuatro navíos franceses a Cádiz.

Aquí ya tenemos un dato para hacernos reflexionar y pensar en que es lo

[1] www.modelismonaval.com

que ocurrió para tan gran desastre, que se refleja en el numero de bajas habidas:

	Flota Española	Flota Francesa	**Flota combinada**	**Flota Inglesa**
Nº de muertos:	1.025	2.218	3.243	449
Nº de heridos:	1.383	1.155	2.538	1.241

Si calculamos una medias de tripulación por navío, tenemos:

	Flota Española	Flota Francesa	**Flota combinada**	**Flota Inglesa**
Tripulación media	788	788	788	863

Esto solo es verdad a medias, matemáticamente, pues, por ejemplo el Santísima Trinidad tenia una tripulación de 1.048 hombres, también es cierto que era el mayor barco de su época y el mas artillado y por consiguiente tenia mayor numero de artilleros que el resto de los buques. Pero también esto fue motivo para que la flota inglesa le acosase sin descanso ya que el anhelo de Nelson era llevar este barco como trofeo a Inglaterra y hay momentos en que se esta defendiendo de cinco navíos ingleses hasta que por fin tiene que rendirse, sufriendo 312 muertos y 338 heridos. Terminó hundiéndose a causa de la tormenta que se desató tras la batalla naval cuando era remolcado a Gibraltar, una vez incendiado.

Se puede considerar que una tripulación normal o tipo era la del San Ildefonso, navío de 74 cañones, con 510 tripulantes o la del Argonauta, navío de 80 cañones, con 642 tripulantes.

Es decir, cada buque ingles tiene (teóricamente) 75 tripulantes mas que los navíos españoles y franceses, por lo que al tener la flota combinada hispano-francesa un mayor numero de cañones y al estar los navíos ingleses mas “poblados” su numero de bajas debería haber sido mayor del que tuvieron realmente. El numero de bajas comparativamente considerado con la tripulación total de cada flota fue:

	Flota Española	Flota Francesa	**Flota Inglesa**
% nº de muertos	8,7	15,6	1,9
% nº de heridos	11,7	8,1	5,3

Este simple análisis lo que nos demuestra es una mayor efectividad y precisión del fuego inglés, que hay que atribuir a que sus tripulaciones estaban

integradas en su mayor parte por marineros profesionales formados y entrenados con frecuentes practicas de tiro dado que no tenían limitación alguna ni de espacio ni de horizontes, pues, se encontraban fondeados

en mar abierto bloqueando la Bahía de Cádiz, mientras que las tripulaciones de la flota española (ignoro la situación de la marinería francesa) estaba formada por hombres de tierra adentro, agricultores, procedentes de levas, sin formación ni entrenamiento marinero alguno y casi sin haber hecho practicas de tiro, dado que la flota estaba confinada en el reducido espacio de la Bahía de Cádiz.

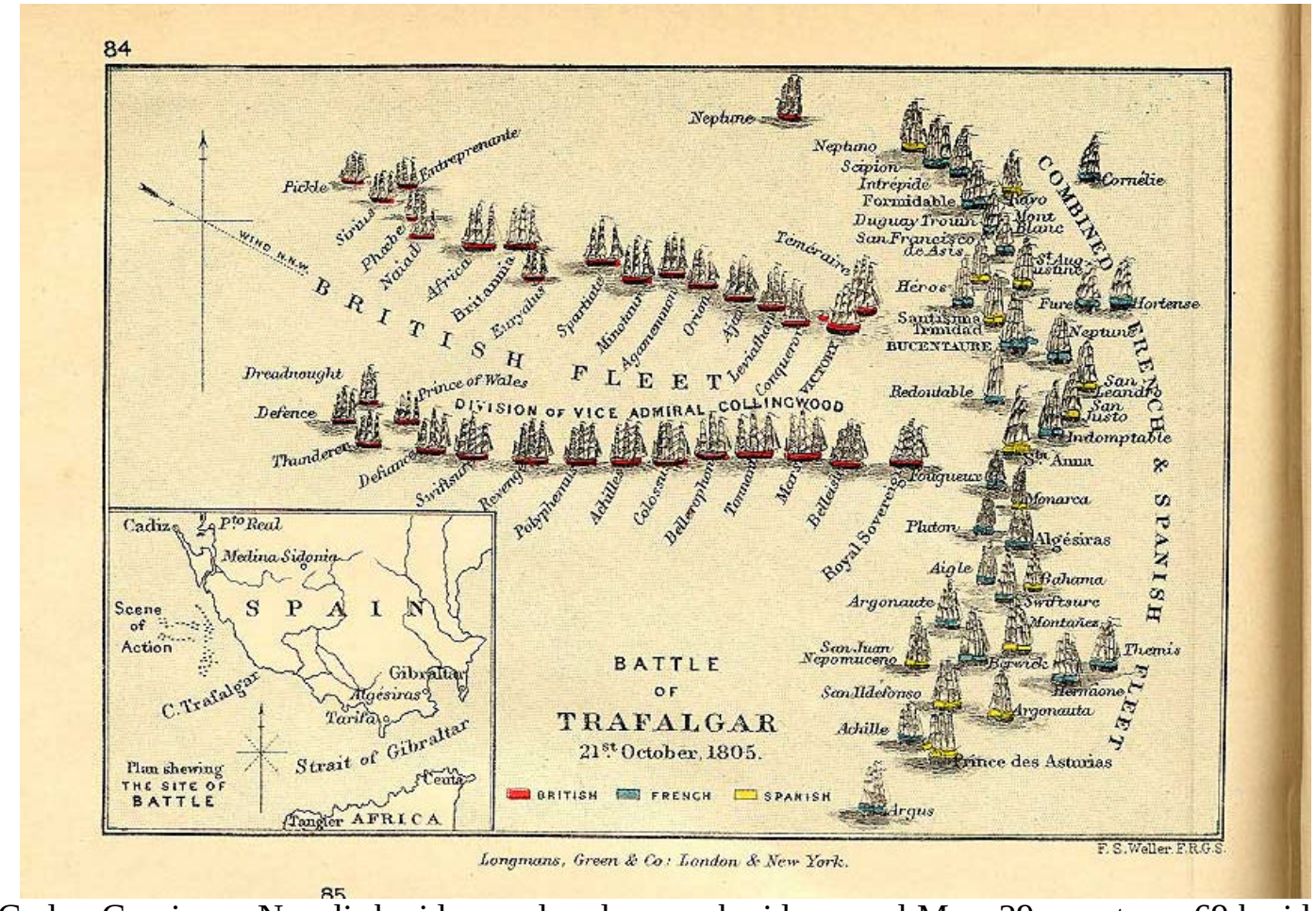
Igualmente, queda demostrado la eficacia del fuego inglés por el hecho de los navíos que fueron hundidos. Así se perdieron: Por parte francesa los navíos: Achilles que alcanzado en la Santa Bárbara exploto, Foguees y Redoutable. Por parte española se perdió el Argonauta, por ni un solo navío inglés hundido, aunque quedaron muy seriamente dañados pero hundidos ni uno.

El combate duro desde las doce menos cuarto en que el San Agustín disparo el primer cañonazo contra el Royal Sovering, de Collinwood, hasta casi las seis de la tarde y fue tan encarnizado y violento que muchos buques quedaron desmantelados y prácticamente sin tripulación para gobernarlos teniendo que rendirse, así fueron capturados los navíos españoles Bahama, San Ildefonso y San Juan de Nepomuceno, por parte francesa fueron capturados los navíos: Intrepide y Swift-Suce; por idénticas razones otros buques quedaron sin gobierno y se perdieron naufragando o encallando en la costa por efecto de la tormenta que se desencadeno,

como los navíos españoles: Monarca, Neptuno, Rayo, San Agustín y San Francisco de Asís y los franceses: Berwich, Bucentaure e Indomptable.

Las bajas mas significativas de algunos navíos españoles fueron: En el Santa Ana: 97 muertos y 141 heridos, en el Príncipe de Asturias: 50 muertos y 110 heridos, en el San Leandro: 45 muertos y 67 heridos, en el Neptuno: 42 muertos y 47 heridos Entre las bajas españolas hubo la de 35 Jefes y Oficiales muertos, entre estos hay que destacar la del Tte. General D. Federico Carlos Gravina y Napoli, herido en el codo izquierdo a bordo del Príncipe de Asturias heridas que le causaron, posteriormente, la muerte en Cádiz el 9 de Marzo de 1806. También la del Brigadier Cosme Damián Churruca y Elorza en el San Juan Nepomuceno, igualmente la del Brigadier Dionisio Alcalá Galiano en el navío Bahama, también la del capitán de navío D. Francisco Alcedo Bustamente en el navío Montañés, e, igualmente otros 31 heridos de entre los Jefes y Oficiales .

También los navíos ingleses tuvieron sus bajas pero en general fueron mucho menos importantes que las españolas, se pueden citar las del Royal Sovering, de Cullinwood, con 47 muertos y 94 heridos, en el Temerayre hubo 47 muertos y 76 heridos, en el Colossus 40 muertos y 160 heridos, en el Mars 29 muertos y 69 heridos, Belleisle con 33 muertos y 93 heridos incluso hubo buque inglés, como el Prince, que no tuvo ninguna baja



En el HMS. Victory hubo 57 muertos y 103 heridos teniendo que mencionar la de su almirante Sir H. Nelson a quien el cirujano de abordo advirtió de la conveniencia de quitarse sus condecoraciones y medallas que llevaba cosidas a su casaca por lo que resultaba blanco fácil para los tiradores enemigos, Nelson desoyó el consejo y sobre las 13:15 horas recibió un disparo de mosquete de un marinero francés apostado en la cofa del palo mesana del Redoutable muriendo en el sollado de su buque insignia hacia las 16,30 horas y siendo sustituido en el mando por el almirante Sir Cuthbert Collinwood.

El HMS. Victory prácticamente desarbolados y muy seriamente dañado fue remolcado al cercano puerto inglés de Gibraltar, donde fue ligeramente reparado y, posteriormente, remolcado a Porstmouth, puerto en que se encuentra en la actualidad atracado al muelle y allí, anualmente, al llegar la fecha del 21 de Octubre se izan las banderas del semáforo de señales en el pico del palo de mesana con el mensaje que Nelson transmitió a su flota: “Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber”

Como conmemoración de esta batalla naval y la victoria lograda sobre la flota combinada hispano-francesa el Alcalde de Londres dedico una plaza del centro de la ciudad con el nombre de Trafalgar Square (a unos ciento cincuenta metros de Picadilly Circus) treinta y tres años después de la muerte de Nelson en dicha batalla, situando en ella una columna de 52 m., colocando en lo alto una estatua de Nelson, en bronce, de 5 m. de altura, los bajorrelieves de la base están hechos con el bronce fundido de cañones franceses para conmemorar las victorias de Nelson en Aboukir, Copenhage, Cabo San Vicente y Trafalgar.

El almirante francés Villeneuve fue apresado junto con su barco el “Bucentaure” y llevado prisionero a Gibraltar

Se llegó a estos lamentables resultados por, entre otras razones, la largura de la línea de combate formada por la escuadra hispano-francesa, la dificultad de maniobra de los buques franceses mas pesados que los españoles, la ya dicha rigidez de las ordenes impartidas, la absurda orden de virar cuando se iniciaba el ataque ingles y, también hay que decirlo, la habilidad de H. Nelson en su estrategia de ataque que maniobraba a favor del viento mientras la línea hispano-francesa estaba situada en arco a unos cuatro millas de la costa pensando en un posible resguardo de los fortines y bahía de Cádiz

La táctica empleada por Nelson en esta batalla es la misma que había empleado con tan excelentes resultados en la batalla de Aboukir en el Delta del Nilo y de la que era un apasionado defensor.

Esta táctica fue empleada por primera vez en 1782 por el almirante Rodney quien venció en la batalla de Los Santos, en las costas de Dominica, desechando la táctica tradicional de mantener la línea de combate ininterrumpida y compacta por la de atacar en cuña al enemigo para cortar su línea defensiva por el centro y envolver una de sus alas, ganando así superioridad numérica,

Por todo lo que antecede se puede afirmar que la batalla de Trafalgar no la ganaron los ingleses sino que en una gran

medida la perdió la flota combinada hispano-francesa.

En la ciudad de Cádiz se están ya iniciando los preparativos para conmemorar el doscientos aniversario de esta batalla a celebrar en el 2005 y a cuyos actos se piensa invitar a la Royal Navy inglesa.

EL PAÑOL DEL CONTRAMAESTRE (I)

Ramón García-Tuñón López

En esta serie de artículos, lo que vamos a pretender es echar una mano a todo aquel, que con experiencia o sin ella, se acerque a este apasionante mundo del Modelismo Naval.

Se trata de técnicas de construcción, que el autor ha ido experimentando y aplicando en sus maquetas durante los muchos años que lleva dedicándose a ello como aficionado.

La lista no es exhaustiva, ni pretende ser la solución a los problemas que nos vayamos encontrando en nuestro quehacer. Unas soluciones han sido buenas en unos casos y otras en otros. Cada cual ha de elegir cual le parece mejor o cual se adapta mejor a sus habilidades constructoras.

Lo que sí tienen en común es que todas estas técnicas, trucos o maneras de hacer, como lo queráis llamar, han sido probados en distintos modelos, mas de 40, que el autor ha ido haciendo.

He preferido seguir un orden tipo alfabético, para que puedan servir de consulta al vernos ante una operación determinada.

Y como de rollo ya esta bien, vamos a bajar al entrepuente de la tercera cubierta y abrir ya la puerta del pañol.

Adujar.-

Como hacer adujas en los extremos de un cabo o en una cabilla:

Para hacer una espiral en un cabo que vamos a colocar sobre cubierta, tomamos un trozo de cinta adhesiva. Sobre la cinta por su lado de pegar vamos haciendo la espiral y la bañamos con un poco de cola blanca rebajada con agua. Se deja secar y se coloca en el sitio deseado, ya que no se deshace. El mismo sistema lo podemos emplear para hacer adujas en forma de ocho, de las que van en los cabilleros.

Amuradas.-

Como colocarlas:

Las amuras o amuradas, deben ir colocadas y ajustadas a la cubierta y a la primera traca del forro, nunca jamás por encima de esta traca, montándola, ni pegada sobre la cubierta. En caso de desajuste es preferible lijar la cubierta lo necesario para que quede bien ajustada la amurada a la primera traca.

Balas de cañon.-

Envejecimiento :

Las balas de cañones de época, p.e. del siglo XVII-XVIII, solemos imitarlas con perdigones de plomo redondos, pero tienen un brillo metálico horrible. Pensemos que esas balas eran de hierro y debían tener un color oscuro y sucio pues no creo que nadie se dedicase a sacarles brillo. Para darles ese tono de viejo y hacerlas mas reales podemos emplear dos sistemas: meterlas en remojo en betún de Judea y después pasarles un algodón para quitarles parte del tinte y que den color viejo. El otro sistema consiste en calentarlas ligeramente y después dejarlas al aire para que se oxiden por sí solas.

Barnizado.-

Barniz nitro celulósico:

Para el acabado del casco, o de una pieza determinada, es conveniente darle una mano de barniz nitro celulósico tapa poros. Una vez seco se le pasa un estropajo de alambre o lana de aluminio, suavemente. Después se le da una capa de barniz satinado, si el casco va barnizado, o de pintura si va pintado. El efecto del acabado es perfecto.

Barnizado de piezas metálicas:

Las piezas metálicas no hacen falta barnizarlas, pero según el modelo, tal vez haga falta envejecerlas o darles una pátina de oxido. El betún de Judea o la pintura, si así lo requiere el modelo, nos ayudan a conseguir el efecto deseado. Lo que no es real, es poner los cañones de color bronce, hace muy bonito pero...

Envejecimiento :

Con betún de Judea se envejecen los cascos, madera y metales de una manera perfecta. Este se puede aplicar sobre el barniz nitro celulósico, bien antes o después del barnizado. Si es antes de aplicar el barniz nitro la madera chupara mas y habrá que pasarle la lana de alambre o estropajo para quitarle el sobrante. Si se aplica después, basta con pasarle un paño para quitar el sobrante. No obstante es conveniente rebajar el betún con aguarrás u otro disolvente hasta conseguir el tono deseado. Aquí, como en muchos otros casos será necesario hacer pruebas con un trozo de madera sobrante.

Cabos.-

Eliminación de la pelusilla:

Son varios los sistemas que solemos emplear:

Pasándolo por la llama de un mechero (ojo con no quemarlo); frotándolos con cola blanca disuelta en agua o tal vez el mejor sistema es frotarlos con cera virgen de abeja, aunque hay quien emplea una simple vela, pero la cera virgen les da una tonalidad mas real.

Cáncamos.-

Fijación :

Para no desfigurar el arito superior de los cáncamos hay que tener cuidado de no clavarlos con el martillo, ya que además son muy frágiles y se doblan fácilmente. Para evitar esto, se hace un agujerito con una broca de 0,5mm o menos, se echa una gotita de cianocrilato en dicho agujerito y con una alicates planos metemos el cáncamo. Es muy conveniente hacer el taladro en ángulo con la dirección en que va a trabajar el cáncamo, para evitar que así se nos pueda salir.

Casco.-

Acabado :

Para acabar en casco barnizado una vez lijado y listo de barniz se le da unas pasadas suaves con lana de aluminio o acero. Una vez bien limpio se le da una mano de cera de muebles y se frota con un paño de algodón con el fin de que quede con color mate.

Si el casco va a ir pintado el procedimiento es el siguiente: Una vez terminado se lija y se masilla para tapar pequeños defectos y huecos. Luego se le pasa otra mano de lija, más fina, se le aplica una capa de tapa poros nitro celulósico y una vez seco se le da con estropajo de alambre, suavemente. Una vez seco se le aplica el esmalte o pintura que vayamos a utilizar. En algunas ocasiones será conveniente repetir cada caso de estos

hasta conseguir un buen acabado. Aquí quiero insistir en que un "buen acabado" no tiene por que ser un acabado "chapa de coche", es decir, que no se noten las maderas o remaches o detalles que semejan a nuestro modelo con la realidad.

Cianocrilato.-

Aplicación y manejo:

El cianocrilato o pegamento ultrarrápido es uno de los que más utilizaremos en nuestro trabajo (cuantas horas de pinzas y sujeción para pegar ciertas piezas teníamos que utilizar cuando no existía), pero hay que tomar ciertas precauciones. Yo utilizo un aplicador para aplicar pequeñas gotitas en ciertas piezas. Con un taladro de barra, de esos de taladrar con una mano, le meto una broca vieja de 0,5 mm y la mojo en el pegamento cogiendo una gotita mínima que aplico al lugar donde se va a pegar.

Al manejar este pegamento es conveniente tener mucho cuidado en no pegarse los dedos ya que es muy difícil de quitar. Un disolvente que podemos tener a mano es la acetona o disolvente universal, que nos servirán tanto para despegar piezas mal pegadas como para limpiarnos el pegamento de nuestros dedos.

La mesa de trabajo, que también sufre lo suyo con este pegamento, se puede proteger con plástico de los de congelador y trabajar sobre este. Una vez que se seque el pegamento caído sobre él, se despega fácilmente lo que hayamos pegado encima.

Cola.-

Eliminar restos:

Una de las cosas desagradables que nos suelen ocurrir al terminar un casco es comprobar que nos han quedado restos de cola blanca en el mismo y que se hacen muy visibles al aplicar el barniz. Para eliminarlos antes de barnizar, se lija el casco o la zona donde quedo pegamento. Luego, con un pincel mojado en agua, se aplica bien por la zona donde queremos eliminar y la frotamos con un paño y una vez seco ya podemos barnizar.

Si se trata de cola de contacto no hay mas que dejarla que seque y una vez seca frotando con el dedo se despega en forma de pelotitas.

Si se trata de un cianocrilato, la cuestión ya es más delicada, pues habrá que aplicar un disolvente universal o acetona y lijar con cuidado.

Clavos.-

Tamaño y simulación:

Los clavos que empleemos en nuestros modelos, al igual que las demás piezas, deben guardar la escala correspondiente, siempre que estén, claro esta, a la vista.

Un sistema de dejarlos lo más próximo a la escala, es colocarlos y cortarlos a ras las cabezas, luego se lijan y queda perfecto

Si se trata de un barco de hierro con remachado de tracas, hay que dejarles las cabezas, porque simulan muy bien el remachado. En este caso el problema es encontrar unos clavitos que guarden la escala.

Si queremos simular el claveteado de la cubierta, podemos utilizar el siguiente sucedáneo: hacemos en su lugar unos taladros de 0,3 a 0,5 mm y en su lugar introducimos minas de lápiz del grosor elegido. Se corta a ras de la cubierta y se lija. Una vez barnizada tendremos una imitación casi perfecta..

Si se trata de un barco con doble forro, pero que lleve el claveteado del casco a la vista,

primero de pega el doble forro sin clavar y una vez colocado se procede al claveteado del mismo como en los casos anteriores.

Vigotas.-

Alineación :

Se trata de una de las operaciones que mas lata nos suelen dar por la dificultad de que queden bien alineadas, paralelas las superiores con las inferiores, debido a la tensión de los obenques. En primer lugar colocaremos bien las vigotas inferiores en su posición correcta y sujeta con sus cadenotes. Para colocar la superior tenemos dos sistemas:

Un sistema consiste en coger un trozo de madera en el que clavaremos con alfileres la vigota inferior por sus agujeritos la distancia que queramos colocar la superior ponemos una vigota y la clavamos igualmente. Ahora procederemos a pasarle el hilo del obenque dejándola firme. Soltamos los respectivos alfileres de cada una y pasamos a la siguiente, utilizando los mismos agujeritos realizados en las dos primeras.

El otro sistema, es similar al anterior. Tomamos un alambre que pase por los agujeritos de las vigotas y lo doblamos en forma de grapa con la longitud que vayamos a dar de separación entre la superior y la inferior. Pasamos cada extremo de la grapa por el agujerito simétrico de cada una de ellas y procedemos como anteriormente a fijar la superior al obenque. Repitiendo la operación en cada una de ellas, nos quedaran perfectamente alineadas. Hay que tener cuidado al tensar el obenque, ya que podemos desdoblar el alambre y perder la alineación. Es buen alambre el utilizado en los clips de sujetar papeles

HISTORIA DE UNA AFICION JOVEN
Por Ángel Martinez-Conde

Quiero con este articulo animar a todos los que empiezan, que el modelismo naval no es nada del otro jueves, es mucho mas sencillo de lo que parece y sobre todo, que ninguna maqueta se ha comido nunca a nadie.

Para mí, todo empezó hace 16 meses, fue un 11 de octubre de 2001, cuando acompañando a mi ahijado para comprarle

un regalo accedimos a una tienda de juguetes del centro de Madrid. Siempre he tenido la costumbre de dejar que los niños estén solos cuando eligen sus juguetes, es la manera de no coartar su imaginación y poco podemos ayudar o aportar los mayores a no ser que queramos que se compre un juguete que nos guste a nosotros mismos. Ese rato, que a mi se me hizo eterno, me permitió dar una vuelta por la juguetería simplemente con el ánimo de curiosear y ver los juguetes actuales.

Tras un rato de gran aburrimiento, ¡fui a parar a la sección maquetas de aquella tienda!, había muchas cajas. Me sorprendió porque no me imaginaba que existieran tantos y tantos barcos para hacer. Recordaba al verlos, un intento frustrado que tuve hace muchos años de un “Mare Nostrum” que fue uno de mis mayores fracasos.

Aquel “Mare Nostrum”, que tantos y tantos disgustos me había causado (sobre todo por comprobar lo inútil que era con los barcos, que por cierto tanto me gustan) fue

algo que me demostró en su día que yo para el modelismo ¡no estaba hecho! Las tracas (que a mi me siguen sonando a esos estruendosos petardos que tiran en mi tierra en la noche de San Juan) eran imposibles de doblar, las cuadernas no se parecían en nada a la de los barcos reales y por ultimo, la mesa de guarnición… ¿pero que era aquello de la mesa de guarnición que nunca había oído en mi vida?.

Pero pronto apareció ante mis narices un Pesquero como los del norte, ¡era

precioso!, aburrido de esperar, le pregunté al dependiente… ¿cuánto vale ese barco?. Mi idea inicial no era comprar la maqueta, sino simplemente enterarme que podía costar aquello. El señor me preguntó si lo quería con casco de fibra de vidrio o de traca y cuaderna, ¿cómo? ¿Casco de fibra de vidrio? ¿Es que ahora se hacen los cascos así?. Esas palabras me sonaron a música celestial, ya se podía subsanar el problema que me había alejado del modelismo, un casco hecho y encima con la ventaja añadida que era un barco precioso. Mientras mi sobrino eligió los correspondientes "Warhammer" yo me compré aquel maravilloso pesquero, en el cual ya no tendría los problemas de siempre y que tanto miedo me daban.

La construcción del barco fue sencilla, había rescatado del olvido una caja con unas pocas herramientas que me compré para el barco anterior; martillo, cutters, alicates y poco mas. Añadí alguna que otra, limas, escofinas y con ello y unas dosis grandes de paciencia llegué a terminar lo que iba a ser mi primer modelo totalmente terminado.

Pero aquello de la "traca y cuaderna" de la que no quería ni oír hablar era como una especie de gusanillo que siempre me rondaba por la cabeza. Entraba en internet y veía cascos terminados y decía para mi "ojalá yo pudiera hacer algo así algún día" el simple recuerdo del Mare Nostrum me hacia perder toda esperanza.

Un buen día (sábado por la mañana por mas señas) estando viendo una pagina web del Titanic, observé con ilusión la maqueta que tenían de ese mismo barco, a través de links, me transportaron a la página de modelismonaval.com que todos conocemos. De allí pasé al foro y en ese foro veía que la mayoría tenían los mismos problemas que yo, (si miráis los ficheros de ese foro, la mayoría son cuestiones sobre las tracas). Aquello fue como un bálsamo de aceite para mí, todos tienen los mismo problemas que yo, ¡luego no iba mal de todo!. Leí y releí todo los que se escribía sobre las tracas, y con esos ánimos me decidí comprar mi primer modelo de "traca y cuaderna", deje que el dueño de la tienda me aconsejara sobre la elección y al final salí de esta con un Harvey de Artesanía Latina (versión antigua).

Me empapé de las instrucciones y poco a poco y tras mas de 10 tracas rotas, dos fines de semana sin salir, y mas de un porrazo en los dedos con el martillo aquello ¡tomó forma de casco acabado!. Había conseguido lo que nunca habría creído que conseguiría… tener

mi primer casco de “traca y cuaderna”. Entraba con más asiduidad a internet y veía que los cascos que hacían los demás no eran mucho mejores que el mío, estaba encantado, por fin había conseguido aquello!.

Pero la alegría duró bien poco, me encontré que alguna de las piezas que tenia que colocar (recuerdo que fueron dos mesas de guarnición) estaban rotas!, no sabía en aquel entonces que las casas tenían un servicio post venta y me dio mucho miedo. Pensé que esto era como el modelismo de plástico, que si rompes una pieza la maqueta ya esta echada a perder! (alguna vez me habían recomendado que cuando comprara una maqueta de plástico, comprara dos para poner terminar una), mi gozo en un pozo, había conseguido lo mas difícil y ahora que estaba justo en el momento mejor, viene y se estropea. Ignorante de mi, acudí a la tienda donde había comprado la maqueta y pedí otra igual, el bueno hombre me preguntó que si quería hacer otro ya, cuando le conté lo que me había sucedido me recomendó que yo mismo me hiciera aquellas piezas… ¿yo mismo? ¿habrá perdido la cabeza este hombre? ¿pero como se puede uno hacer piezas que te mandan de fabrica?, eso es imposible… Pues en vez de salir de la tienda con otra maqueta del Harvey salí con un trozo de madera para hacerme yo las mesas de guarnición. Me salieron bien, nunca habría pensado que seria capaz de hacerlo y aquello ya fue es espaldarazo definitivo para meterme en este mundillo. Después de la mesa de guarnición fue un cabillero, pero ya me dio igual, no me daba miedo!.

Al Harvey le siguió un San Francisco, luego vino el Independence y así hasta siete barcos que he hecho en este periodo de tiempo, algunos con un resultado aceptable otros no tanto. Pero todo aquello me dio animo para estar ahora mismo compaginando el “Cutty Sark”, el “Wasa” y la “Niña”, además de otros muchos proyectos que tengo en mente

LA NAO SANTA MARIA. ASÍ LA CONSTRUÍ.

Por *Ramón García-Tuñon López*

Empecé con los planos de la Santa Maria de Artesanía Latina, que ya había hecho hace un par de años, pero como a la mayoría de nosotros nos los birlan familiares, amigos, compromisos, etc., etc. Pero el caso es que a mi querida esposa (santa, sacrificada por dejarme manchar y lijar y tirar virutas en la cocina...) le encantaba y me pidió que se la hiciese de nuevo.

Pues bien, lo pensé, pero en lugar de comprar la caja de montaje, me hizo ilusión hacerla mejor y mejorarla en lo que pudiese. Y así lo hice. Cogí los planos de A.L. (nunca tiro ningún plano, ni instrucciones) y los fotocopie al 150%, para darle mas tamaño y creo que mejor apariencia. Una vez fotocopiados planos del barco, piezas, velas y palos, me puse manos a la obra.

Lo primero fue agenciarme unas chapas de madera de ocumen de 5 mm. de grueso. Sobre ellas calque la falsa quilla y las cuadernas, procediendo al armado y pegado de las mismas como hacemos en el modelo de la caja original. Sobre chapa del mismo grueso dibuje la cubierta principal que corte en dos mitades por la línea de crujía, para así adaptarla mejor a la parte superior de quilla y cuadernas. Emplee el mismo grueso para darle mas rigidez al casco.

Una vez colocados los refuerzos de proa, siguiendo las instrucciones originales, me quedo un casco de unos 58 ctms. de proa a popa y una manga de 21 ctms. en la cuaderna maestra.

Una vez bien seco el conjunto procedí al forrado de la cubierta con tiras de madera de forrar como solemos hacer en casi todos los barcos, marcando las separaciones de cada tabla y las imitaciones de los clavos con lápiz negro y barnizándola con tapa poros y dándole luego un barniz mate.

A continuación dibuje sobre chapa de 2,5 mm. las amuradas, tal como vienen en el plano, es decir enterizas por cada banda. Las pegue y clave a las cuadernas y al borde de la cubierta principal.

Una vez echo esto procedí a colocar el mamparo de proa y la cubierta intermedia así como su mamparo y la cubierta del alcázar de popa junto con el espejo. Todas estas piezas se sacan perfectamente de las fotocopias de los planos y necesitan muy pocos ajustes de lijado y limado. Repito, que siguiendo las instrucciones de montaje que vienen con la caja original, así como las fotografías que las acompañan, se hace muy fácil la construcción.

La siguiente fase consistió en el entracado de todo el armazón, empleándose el mismo sistema que utilizamos habitualmente, previo biselado de las cuadernas, sobre todo a proa que es donde más curvatura tiene. Una vez bien seca y extraídos los clavitos que utilice para el entracado y después de lijar y enmasillar con pasta de madera, los pequeños defectos y huecos procedí a lijar y pulir bien todo el casco, dándole una mano de emplaste para madera que llaman en las casas de pinturas "todo terreno". Es de color blanco y bastante espeso. Hay que dejarlo secar bien y luego se lija a fondo para que se note el entracado perfectamente. Como lo que pretendí, fue hacer una nao con apariencia de vieja, trate de conseguir un color amarronado tirando a negroide (no se como llamar a ese color) y conseguir para la obra viva un color blancuzco sucio imitando la capa de sebos y grasas que les daban para proteger de la broma; después de varios ensayos lo realice como sigue:

Para la obra viva, le di una abundante capa de esmalte color marfil. Lo deje secar y luego diluí betún de Judea en un poco de aguarrás y lo aplique a pincel sobre el marfil. Lo deje secar durante unos 30 minutos y lo frote con un paño para quitar gran parte donde estaba muy teñido. El resultado es un color blancuzco sucio, notándose perfectamente las distintas tracas y obteniendo un resultado que creo que se asemeja bastante a lo que encontré sobre el tema en distintos libros y publicaciones. Al menos para mí el resultado es plenamente satisfactorio. Pero lo que quiero recalcar es que hace falta hacer varios ensayos sobre unos trozos de tracas hasta obtener el color que precisamos o que queramos obtener ya que al tratarse de un color no existente en el mercado no queda más remedio que prepáraselo uno mismo basándose en tanteos.

Para la obra muerta o parte superior desde la línea de flotación hasta la parte superior de las amuradas, así como el espejo de popa, le di unas cuatro manos de tinte para madera de color teca y lo deje secar bien dándole a continuación un par de manos de betún de Judea diluido y pasándole un paño una vez casi seco. El resultado es un color entre rojizo oscuro y negro como de madera de color amarronado viejo.

Una vez pintado el casco y barnizado, procedí a colocar los trancaniles y barraganetes, así como las fogonaduras de los mástiles. Todo ello siguiendo las instrucciones del modelo de A.L. Las medidas y grosores se sacan perfectamente del plano general. Después coloque los cintones y los remates de la roda, también según el plano general. Luego los pinte con

el mismo procedimiento empleado en el resto del casco y descrito anteriormente

Para realizar el mamparo de proa, según planos de AL. Me valí de una tabla de contra chapado de 2 mm. que puse en remojo, una vez dibujada y cortada según las medidas que me daba el barco y haciendo ajustes hasta obtener la medida exacta, ya que no tuve la precaución de dibujarla y ampliarla a la nueva escala. Una vez bien en remojo, aplique la técnica del soldador y conseguí darle la forma perfecta para adaptarla a las amuras y casco construido. Le di un forrado de chapas de forro de sapeli, así como a los laterales de las amuras del castillo de proa. Una vez seco el conjunto, coloque la cubierta de dicho castillo, que se saca perfectamente de los planos ampliados. La forre, como la cubierta principal y la de la toldilla de popa, le coloque los listones que indica el plano y la prolongación de la roda, también obtenida del plano. La parte exterior de estas amuras las entinte como el resto del barco, ya explicado.

Pasemos al espejo de popa y timón. A la vista de las fotografías del original de A.L., no tienen ninguna dificultad de realización, solo cambia el tamaño de nuestro modelo. Lo pintamos al igual que el resto del casco y ya lo podemos dar por finalizado.

A continuación veamos la construcción de tapas de regala y barandillas de castillo y toldilla. Así como a la construcción de la barandilla de la cubierta de popa y toldilla. Estas no tienen dificultad ninguna y se toman bien las medidas de los planos, siguiendo las instrucciones del manual original, así como las escaleras. Yo les di un tintado de madera de color teca, dejando las escaleras de un color claro. Coloque los refuerzos laterales según vienen en el plano y los deje con los clavos que había puesto para el pegado, ya que así lo vi en varias fotografías de libros.

Pase a construir las mesas de guarnición tome las medidas del plano general, que son exactas. Las vigotas, deben de ser triangulares, que eran las de aquella época. Aquí tuve que utilizar la imaginación, ya que en Asturias no fui capaz de conseguirlas, pero no fue problema. Con vigotas redondas, un poquito mayores que las medidas del plano y con paciencia y lima, las fui dando forma triangular limando por dos lados hasta que quedase una base circular más ancha que la parte superior, lo que me pareció tan perfecto como las que traía el modelo en caja. Luego vino el hacer los cadenotes. Con alambre corriente, corte unos trozos de la medida tomada en el plano de alzada y la sobredimensiones y la hice el doble. Pase el alambre por la muesca de la vigota y sujetándolo con pinzas soldé las dos ramas de dicho alambre con estaño y empleando un soldador normal y corriente. Así me construí los doce cadenotes (esto lo aprendí en el libro de Busquets y llevo tiempo empleándolo con muy buen resultado, por lo que le doy las gracias más sinceras al Maestro. Luego con un poco de limado y un taladro de 1 mm para meter el correspondiente clavito, ya se pueden pasar por los agujeros de las mesas de guarnición y clavarlas al casco. Por último, mano de pintura y listo.